

ОСОБЛИВОСТІ РИЗИКІВ У СФЕРІ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТА СТАН ГАЛУЗІ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

Лисенко Наталія Степанівна

Кандидат економічних наук, доцент
кафедри Менеджменту та Економіки морського транспорту
Національний університет «Одеська Морська Академія»

Результативність економіки України безпосередньо зв'язана з розвитком транспортних систем. Розширення та оптимізація діяльності у сфері транспортних перевезень і, зокрема, мультимодальних перевезень стає ключовим моментом у зниженні собівартості будівництва, виробництва, розподілу та споживання продукції, підвищення ефективності діяльності, сталого розвитку економічних суб'єктів, економіки країни в цілому.

Однак організація та реалізація мультимодальних перевезень пов'язані з цілою низкою ризиків: економічних, політичних, соціальних. Багато чинників можуть призвести до порушення всього комплексу бізнес-процесів (зриву строків поставок, збільшення витрат і неефективного використання ресурсів) не тільки на конкретному підприємстві, але і в цілому регіоні. Це викликає необхідність впровадження в систему управління бізнесом мультимодального транспортного оператора ефективної системи управління ризиками з метою мінімізації негативних наслідків кризових ситуацій та досягнення конкурентних переваг. Недостатня розробка питань оцінки та управління ризиками у системі морських вантажних перевезень, у т.ч. у мультимодальних перевезеннях, їхнє велике теоретичне та практичне значення для організації планування, розвитку мультимодального транспортного оператора та економіки країни загалом зумовлює актуальність та необхідність їх дослідження.

Міжнародні морські торговельні потоки, які в 2020 році скоротилися на 3,8 відсотка, відновилися в 2021 році зі зростанням на 3,2 відсотка до загального обсягу 11,0 мільярдів тон – лише трохи нижче рівня до пандемії. Відновленню сприяло послаблення пандемії з відповідним загальним покращенням економічних умов і збільшенням споживчих витрат. Однак пожвавлення морської торгівлі все ще стримувалося не лише регулярними збоями, пов'язаними з пандемією COVID-19, але й безпрецедентною перевантаженістю портів і глобальною проблемою логістики. У поєднанні з браком обладнання та робочої сили ці обмеження також призвели до вищих тарифів на фрахт і менш надійних послуг.

У 2022 році крихке відновлення втратило силу. В Україні відбулися нові руйнування війни, що сприяло глобальному зростанню інфляції та вартості життя. У той же час відбулися нові хвилі COVID-19, які ще більше порушили ланцюжки поставок, особливо в Китаї, який дотримувався політики нульової боротьби з COVID-19. Зараз світ стоїть перед перспективою рецесії та

стагфляції. У 2022 році ЮНКТАД очікує, що зростання морської торгівлі сповільниться до 1,4 відсотка або нижче, якщо зустрічний вітер посилиться. Війна в Україні також спричинила зміни в структурах торгівлі та партнерів, загалом збільшивши відстань, яку мають пройти товари, що зареєстровано у збільшенні загальної кількості «тонно-миль».

Пандемія та війна посилили геополітичні ризики та дали додаткові причини для відходу від глобалізації, а також прискорили інші тенденції в поведінці споживачів із більш широкою цифровізацією.

Відновлення морського транспорту та логістики зараз знаходиться під загрозою через війну в Україні, постійну пандемію, тривалі обмеження в ланцюзі поставок, охолодження економіки Китаю та політику нульового поширення COVID-19, а також інфляційний тиск. Порти залишаються перевантаженими, але пробка в логістиці розвіється завдяки перебалансуванню сил попиту та пропозиції, доки країни, що розвиваються, мають достатню вакцинацію та медичні заходи для стримування пандемії. Також зростає ризик протестних акцій у портах і на транспорті у внутрішніх районах. Зіткнувшись зі зростанням інфляції та зростанням вартості життя та запровадженням автоматизації, існує потенціал для масових заворушень. Багато з цих ризиків взаємодіють складним чином і через різні часові рамки та горизонти. Морська торгівля, швидше за все, втрачає силу.

За оцінками ЮНКТАД, зростання морської торгівлі впаде з 3,2 відсотка у 2021 році до 1,4 відсотка у 2022 році. У середньостроковій перспективі, 2023–2027 рр., прогнозується зростання морської торгівлі на 2,1 відсотка на рік, що є нижчим за середній історичний показник у 3,3 відсотка. Протягом багатьох років контейнерна торгівля була найшвидше зростаючим сегментом морської торгівлі, але в 2022 році прогнозується зростання на 1,2 відсотка, і навіть це може бути оптимістичним.

Очікується, що морська торгівля сповільниться через макроекономічні труднощі та інфляційний тиск, який стримує споживчі витрати, а також через карантини, спричинені пандемією, і розвиток економіки Китаю. Також може відбутися деяка нормалізація попиту, оскільки споживчі витрати більше повертаються до послуг. Проте внаслідок війни в Україні торгівля, ймовірно, зросте в тонно-милях. Російська федерація шукає альтернативні ринки, а європейські імпортери розглядають альтернативні джерела постачання. Таким чином, у короткостроковій перспективі очікується деяке заміщення пропозиції, хоча деякі сектори мають більше можливостей для цього ніж інші.

Наведені вище прогнози є предметом значної невизначеності, що значно перевищує звичайний діапазон. Щоб описати загальний напрямок подій, ЮНКТАД розробили чотири ймовірні сценарії. Попри багато факторів, враховано лише два. По-перше, глобальний економічний результат і геополітичний контекст, у якому розгортатимуться морський транспорт і торгівля. По-друге, пандемія COVID-19 і здатність глобального морського ланцюга постачання та сектору логістики адаптуватися (рис.1).



Рис. 1 Навігація шляхом до нормалізації: вибрані сценарії

Сценарій 1 – Тривале відновлення

Зриви стримуються війною в Україні, яка закінчиться найближчим часом. Жодної військової ескалації в інших регіонах. Відповідні економічні обмежувальні заходи не посилюються, а можуть навіть бути згорнуті. Зростання ВВП повертається до докризової тенденції. Інфляція залишається стабільною. COVID-19 є ендемічним, і нових летальних варіантів не виникає. Ставки на вантажні перевезення починають падати, хоча й залишаються вищими за рівень до пандемії, доки в 2023–2024 роках не з'являться нові потужності. Морська торгівля зростає в середньому за історію.

Сценарій 2 – Відновлення перервано: війна в Україні посилюється, але пандемію та кризу з матеріально-технічним забезпеченням стримано.

Триває зрив через тривалу війну в Україні. Відповідні економічні обмежувальні заходи посилюють і впливають на торгівлю між Заходом і Китаєм. Пандемію COVID-19 стримано та визнано ендемічною. Інфляція зростає, а монетарна політика стає жорсткішою. Розгортається криза вартості життя. Зростання ВВП сповільнюється. Експорт енергоресурсів з РФ до Європи скорочується або припиняється. Йде пошук альтернативних маршрутів, таких як середній коридор Транскаспійського міжнародного транспортного маршруту, що сполучає Азію з Європою, річкою Дунай і румунськими портами. Морська торгівля стагнue або занепадає. Торгівля тонно-миль зростає незначно.

Сценарій 3 – Відновлення перервано: війну в Україні стримано, але пандемія та логістична криза посилюються.

Збої тривають, оскільки з'являються нові інфекції та варіанти COVID-19, а також епізодично впроваджуються карантини. Війна в Україні рано чи пізно закінчиться, а пов'язані з нею економічні обмежувальні заходи не загострюються

й навіть можуть бути згорнуті. Криза ланцюга поставок і логістичні затори посилюються. Фрахтові ставки та інфляційний тиск зростають. Використання альтернативних маршрутів, таких як авіаперевезення та внутрішній транспорт. Морська торгівля незначно зменшується, що відображає помірний попит через підвищення вартості доставки та життя.

Сценарій 4 – Відновлення зірвано

Збій посилюється. COVID-19 продовжує продовжувати карантини. Затяжна війна в Україні. Відповідні обмежувальні економічні заходи посилюються, впливаючи також на торгівлю між Заходом і Китаєм. Зростання ВВП скорочується, а торгівля товарами падає. Надлишок потужностей у транспортуванні та логістиці. Вантажні ставки падають із зниженням попиту. Фрагментація світу та уповільнення глобалізації. Морська торгівля занепадає. Більша невизначеність щодо часу та шляху до відновлення. Прагнення до стратегій, які сприяють стійкості та самодостатності, закріплюються з впливом на глобальні ланцюжки поставок, особливо в таких стратегічних секторах, як продукти харчування, енергетика, медицина, акумулятори, мікросхеми.

Усунення проблем, пов'язаних з ризиками мультимодальних перевезень вимагає від менеджменту прийняття зважених рішень, які мають ґрунтуватися на аналізі та оцінці показників ризику, тобто, на функціонуванні ефективного ризик-менеджменту.

Список літератури:

1. Балусєва О.В., Гончаров В.М., Ларіна Р.Р. Управління ризиками в логістиці. Навчальний посібник для ВНЗ. Київ. 2021. 254 с.
2. Kulyk Yuliya. The modern methodical approaches in realization riskmanagment of logistic system of enterprise. Bulgaria. Academic Publishing House of the Agricultural University. Plovdiv. 2015.
3. Stulz Rene. «Risk Management Failures: What Are They and When Do Thwy Happen?» Journal of Applied Corporate Finance 20(2010). 58- 67.
4. Донець Леонід. Економічні ризики та методи їх вимірювання. Київ. Центр навчальної літератури. 2006. 234 с.
5. Огляд морського транспорту. Review of Maritime Transport 2022. URL : <https://unctad.org/en/pages/>
6. Офіційний сайт Адміністрації морських портів. URL : <http://uspa.gov.ua/>
7. Офіційний сайт журналу «Судоходство». URL : <https://sudohodstvo.org/>
8. Офіційний сайт Державної служби статистики. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua/>
9. Калініченко З.Д. Ризик-менеджмент : навчальний посібник. Дніпро: ДДУВС, 2021. 224 с.